

Anlage 6
Streckbriefe der Trassen



Länge Teilbereich [m]: 21.882
Idealisierte Reisezeit [Min]: 53

Kennwerte der Teilbereichs-Trasse:

Kurzbeschreibung: Westlicher Verlauf

Trasse umfährt DA-Eberstadt im Westen. Südlich von Darmstadt und bis Zwingenberg entlang der B3. Anschließend entlang des Berliner Rings nach Bensheim.

Länge Trasse [m]: 22.808
 Umwegfaktor 1,04
 Knotenp. mit Wartezeit 19
 Trassen-Reisezeit [Min]: 62
 Verlustzeit [Min]: 10

Erschließungswirkung der Trasse

Wohnen [km²]: 13,49
 Gewerbe (Industrie) [km²]: 2,8
 Sonder [km²]: 0,37
 Summe [km²]: 16,66

Schulen [Anzahl]: 16
 Bahnhaltdepunkte [Anzahl]: 58
 Bushalttestellen [Anzahl]: 250

Weitere Anmerkungen

Variante 1 ist deutlich teurer als die beiden Alternativen. Zudem ist die zusätzlich versiegelte Fläche etwa doppelt so groß.

Es wird nicht möglich sein, auf 80% der Streckenlänge den RSV-Standard zu erfüllen, die zur Verfügung stehenden Flächen reichen nicht aus.

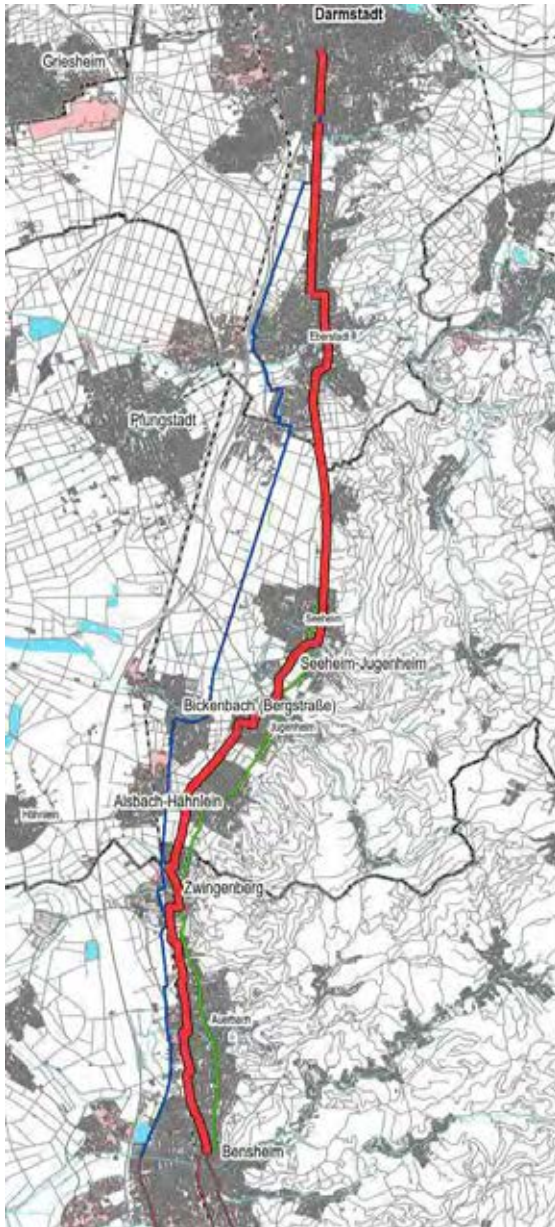
Durchschnittswerte der Einzelabschnitte von Trasse 1 (längengewichtet):

Erfüllung Standard:	1,4
Konflikte:	3,3
Eingriffe privat:	1,0
Schutzgebiete:	1,4
Zusätzliche Versiegelung:	2,4
Kosten (ohne KP)	2,3

Anteil max. RSV-Standard: 72%

Versiegelung [m²]: 44.600

Trassenkosten (ohne KP): 10,4 Mio. €



Länge Teilbereich [m]: 21.882
Idealisierte Reisezeit [Min]: 53

Kennwerte der Teilbereichs-Trasse:

Kurzbeschreibung: Mittlerer Verlauf

Heidelberger Landstr. mit Umfahrung Eberstädter Ortskerns; bis Jugenheim entlang L3100; bis Bensheim abseits Kfz-Hauptverkehrsachsen.

Länge Trasse [m]: 22.893
 Umwegfaktor: 1,05
 Knotenp. mit Wartezeit: 22
 Trassen-Reisezeit [Min]: 64
 Verlustzeit [Min]: 12

Erschließungswirkung der Trasse

Wohnen [km²]: 17,47
 Gewerbe (Industrie) [km²]: 1,61
 Sonder [km²]: 0,47
 Summe [km²]: 19,55

Schulen [Anzahl]: 16
 Bahnhaltdepunkte [Anzahl]: 66
 Bushalttestellen [Anzahl]: 200

Weitere Anmerkungen

Ähnlich günstige Herstellungskosten wie die östlich Trasse mit bester Erschließungswirkung der Siedlungsflächen.

Bei der aktuellen Konzeption kann nur auf 75% der Länge der RSV-Standard erreicht werden. Entsprechende Anpassungen sind voraussichtlich möglich, um einen höheren

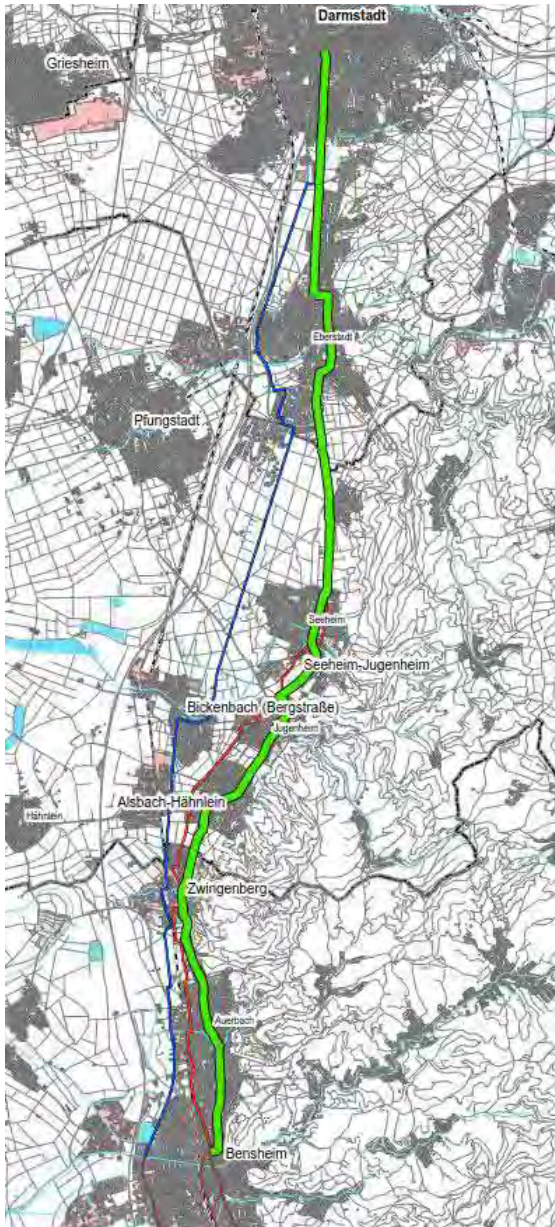
Durchschnittswerte der Einzelabschnitte von Trasse 2 (längengewichtet):

Erfüllung Standard:	1,5
Konflikte:	2,8
Eingriffe privat:	1,6
Schutzgebiete:	1,2
Zusätzliche Versiegelung:	2,0
Kosten (ohne KP)	1,5

Anteil max. RSV-Standard: 75%

Versiegelung [m²]: 26.300

Trassenkosten (ohne KP): 7,1 Mio. €



Länge Teilbereich [m]: 21.882
Idealisierte Reisezeit [Min]: 53

Kennwerte der Teilbereichs-Trasse:

Kurzbeschreibung: Östlicher Verlauf

Heidelberger Landstr. mit Umfahrung Eberstädter Ortskerns; bis Seeheim entlang L3100; bis Zwingenberg abseits Kfz-Hauptverkehrsachsen; anschl. B3.

Länge Trasse [m]: 22.350
Umfangfaktor: 1,02
Knotenp. mit Wartezeit: 24
Trassen-Reisezeit [Min]: 62
Verlustzeit [Min]: 10

Erschließungswirkung der Trasse

Wohnen [km²]: 16,9
Gewerbe (Industrie) [km²]: 1,3
Sonder [km²]: 0,47

Summe [km²] 18,67

Schulen [Anzahl]: 16
Bahnhaltepunkte [Anzahl]: 66
Bushaltestellen [Anzahl]: 192

Weitere Anmerkungen

Kostengünstigste Trasse bei etwas geringerer Erschließungswirkung als die mittlere Trasse.

Es wird indes nicht möglich sein, auf 80% der Streckenlänge den RSV-Standard zu erfüllen, die zur Verfügung stehenden Flächen reichen nicht aus.

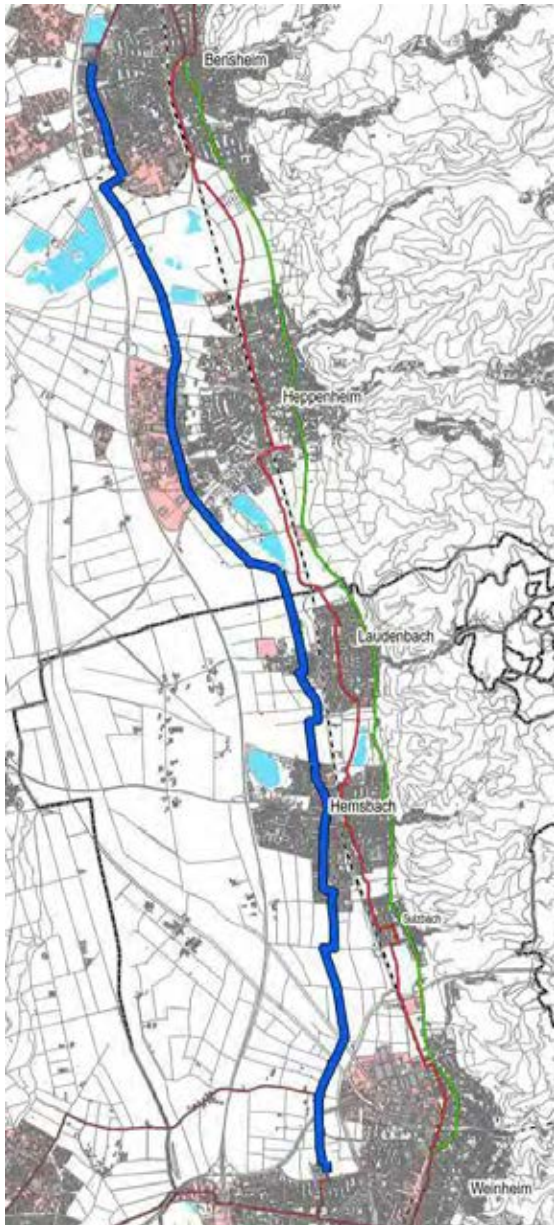
Durchschnittswerte der Einzelabschnitte von Trasse 3 (längengewichtet):

Erfüllung Standard:	2,0
Konflikte:	2,7
Eingriffe privat:	1,4
Schutzgebiete:	1,2
Zusätzliche Versiegelung:	1,7
Kosten (ohne KP)	1,3

Anteil max. RSV-Standard: 54%

Versiegelung [m²]: 20.800

Trassenkosten (ohne KP): 6,7 Mio. €



Länge Teilbereich [m]: 15.579
Idealisierte Reisezeit [Min]: 37

Kennwerte der Teilbereichs-Trasse:

Kurzbeschreibung: Westlicher Verlauf

Trasse verläuft westlich der Bahntrasse. Außerorts überwiegend Führung über bereits vorhandene landwirtschaftliche Wege. Südliches Ende in Weinheim am Kreiskrankenhaus.

Länge Trasse [m]: 16.635
 Umwegfaktor 1,07
 Knotenp. mit Wartezeit 10
 Trassen-Reisezeit [Min]: 44
 Verlustzeit [Min]: 7

Erschließungswirkung der Trasse

Wohnen [km²): 9,04
 Gewerbe (Industrie) [km²): 4,05
 Sonder [km²): 0,23
 Summe [km²): 13,32

Schulen [Anzahl]: 14
 Bahnhaltdepunkte [Anzahl]: 7
 Bushalttestellen [Anzahl]: 124

Weitere Anmerkungen

Teuerste Variante mit der kleinsten Erschließungswirkung.

Ingsesamt ist die mittlere Variante besser geeignet

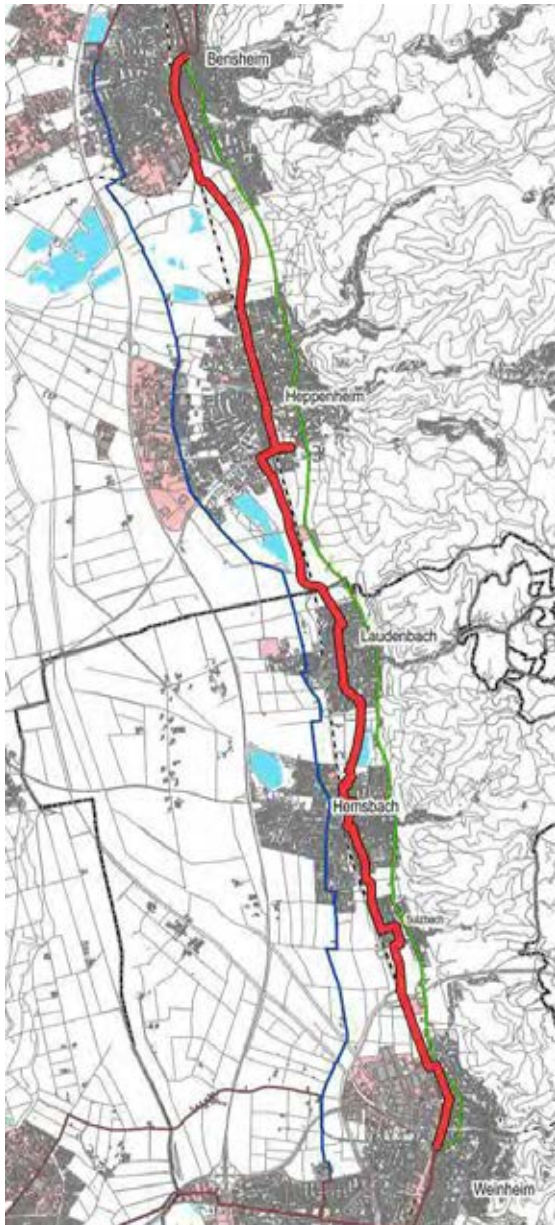
Durchschnittswerte der Einzelabschnitte von Trasse 1 (längengewichtet):

Erfüllung Standard:	1,6
Konflikte:	3,2
Eingriffe privat:	1,4
Schutzgebiete:	1,5
Zusätzliche Versiegelung:	1,7
Kosten (ohne KP)	2,2

Anteil max. RSV-Standard: 71%

Versiegelung [m²): 17.100

Trassenkosten (ohne KP): 6,7 Mio. €



Länge Teilbereich [m]: 15.579
Idealisierte Reisezeit [Min]: 37

Kennwerte der Teilbereichs-Trasse:

Kurzbeschreibung: Mittlerer Verlauf

Verlauf überwiegend entlang der Bahntrasse (inkl. mehrmaligem Queren). Trasse führt zentral durch alle Ortschaften. Südliches Ende über den Schleimweg zum Hbf Weinheim.

Länge Trasse [m]: 17.003
 Umwegfaktor: 1,09
 Knotenp. mit Wartezeit: 9
 Trassen-Reisezeit [Min]: 46
 Verlustzeit [Min]: 8

Erschließungswirkung der Trasse

Wohnen [km²]: 15,02
 Gewerbe (Industrie) [km²]: 2,35
 Sonder [km²]: 0,19
Summe [km²]: 17,56

Schulen [Anzahl]: 22
 Bahnhaltdepunkte [Anzahl]: 9
 Bushaltestellen [Anzahl]: 172

Weitere Anmerkungen

Insgesamt sehr kostengünstige Trasse mit bester Erschließungswirkung der Siedlungsflächen.

Auf 88% der Länge kann der RSV-Standard erreicht werden.

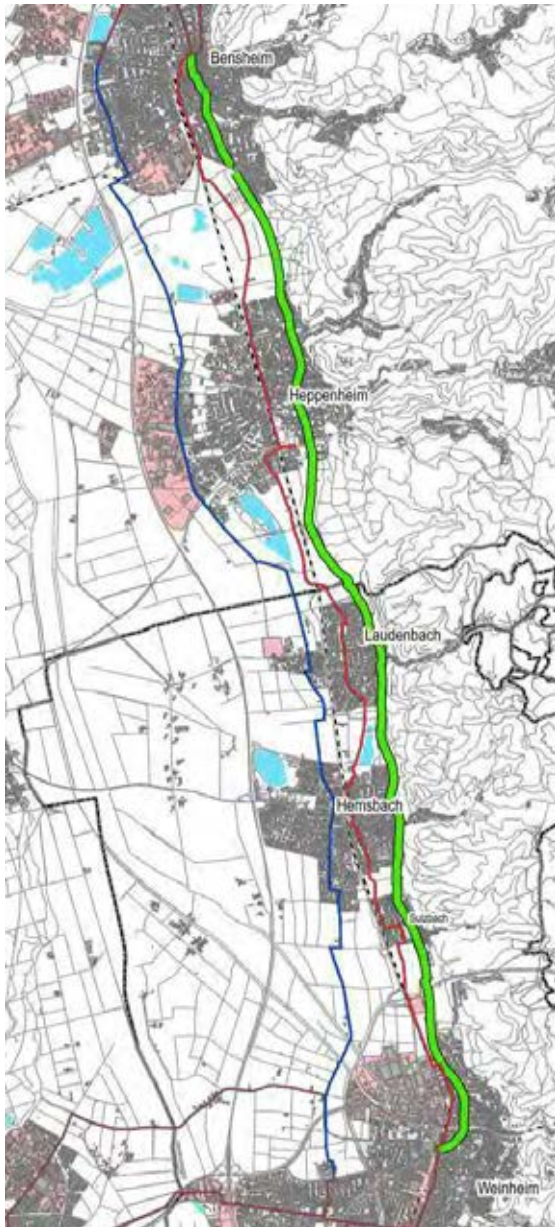
Anteil max. RSV-Standard: 88%

Versiegelung [m²]: 17.000

Trassenkosten (ohne KP): 4,3 Mio. €

Durchschnittswerte der Einzelabschnitte von Trasse 2 (längengewichtet):

Erfüllung Standard:	1,5
Konflikte:	3,0
Eingriffe privat:	1,6
Schutzgebiete:	1,4
Zusätzliche Versiegelung:	1,7
Kosten (ohne KP)	1,6



Länge Teilbereich [m]: 15.579
Idealisierte Reisezeit [Min]: 37

Kennwerte der Teilbereichs-Trasse:

Kurzbeschreibung: Östlicher Verlauf

Trasse führt von Bensheimer Innenstadt zum Weinheimer Hbf. Verlauf überwiegend entlang der B3 durch die teilweise sehr schmalen Ortsdurchfahrten.

Länge Trasse [m]: 15.814
 Umwegfaktor 1,02
 Knotenp. mit Wartezeit 16
 Trassen-Reisezeit [Min]: 44
 Verlustzeit [Min]: 6

Erschließungswirkung der Trasse

Wohnen [km²]: 13,99
 Gewerbe (Industrie) [km²]: 2,01
 Sonder [km²]: 0,16
 Summe [km²]: 16,16

Schulen [Anzahl]: 22
 Bahnhaltdepunkte [Anzahl]: 9
 Bushalttestellen [Anzahl]: 155

Weitere Anmerkungen

Ähnlich günstige Herstellungskosten wie die mittlere Trasse bei etwas geringerer Erschließungswirkung.

Es wird indes nicht möglich sein, auf 80% der Streckenlänge den RSV-Standard zu erfüllen, die zur Verfügung stehenden Flächen reichen nicht aus.

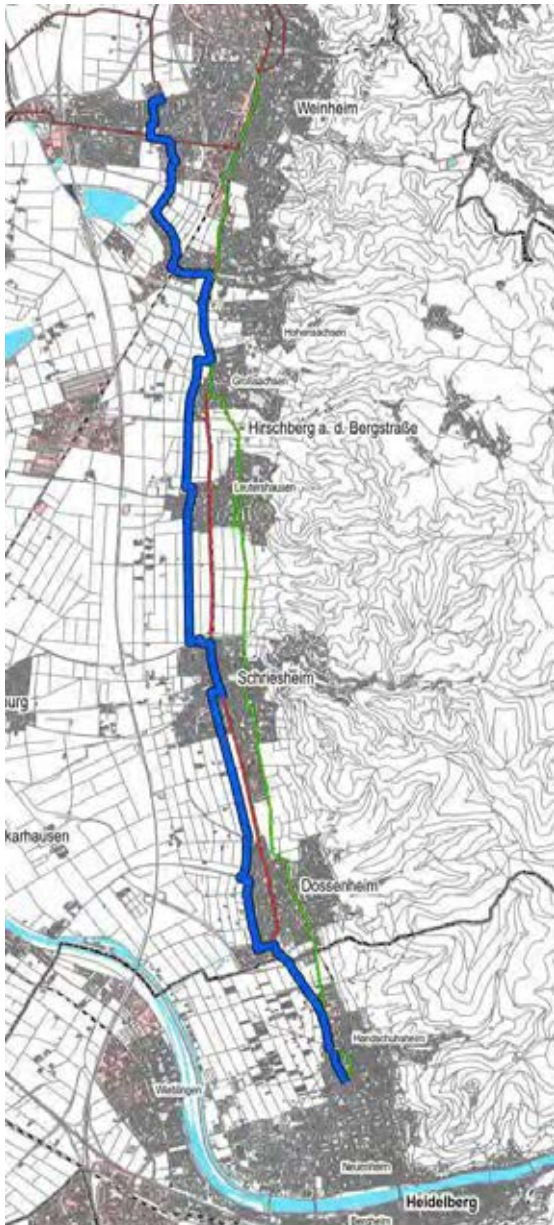
Durchschnittswerte der Einzelabschnitte von Trasse 3 (längengewichtet):

Erfüllung Standard:	2,6
Konflikte:	3,6
Eingriffe privat:	1,6
Schutzgebiete:	1,3
Zusätzliche Versiegelung:	1,9
Kosten (ohne KP)	1,7

Anteil max. RSV-Standard: 39%

Versiegelung [m²]: 18.500

Trassenkosten (ohne KP): 4,7 Mio. €



Länge Teilbereich [m]: 14.682
Idealisierte Reisezeit [Min]: 35

Kennwerte der Teilbereichs-Trasse:

Kurzbeschreibung: Westlicher Verlauf

Trasse führt vom Kreiskrankenhaus in Weinheim nach Heidelberg. Außerorts überwiegend über landwirtschaftliche Wege. Ortschaften werden oft am westlichen Rand der Bebauung tangiert.

Länge Trasse [m]: 16.644
 Umwegfaktor: 1,13
 Knotenp. mit Wartezeit: 15
 Trassen-Reisezeit [Min]: 47
 Verlustzeit [Min]: 11

Erschließungswirkung der Trasse

Wohnen [km²]: 11,46
 Gewerbe (Industrie) [km²]: 1,09
 Sonder [km²]: 0,11
 Summe [km²]: 12,66

Schulen [Anzahl]: 16
 Bahnhaltdepunkte [Anzahl]: 25
 Bushalttestellen [Anzahl]: 106

Weitere Anmerkungen

Niedrigste Erschließungswirkung von den drei Trassenvarianten.

Einzige der drei Trassenvarianten, bei der der RSV-Standard auf über 80% erfüllt ist.

Für den Teilbereich wird ein vierter Trassenverlauf als Vorzugslösung für die

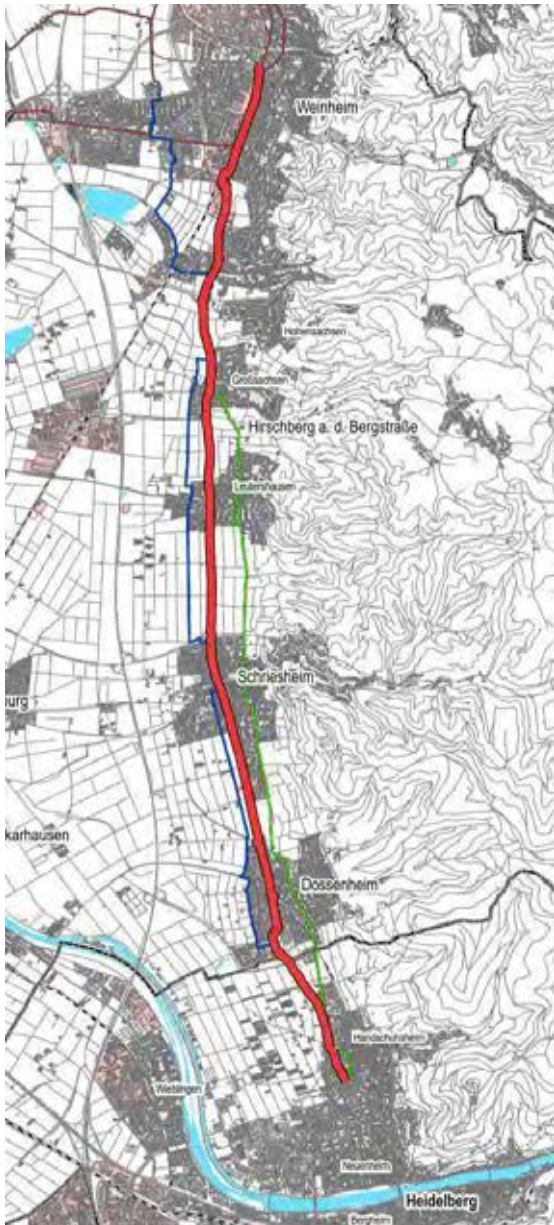
Durchschnittswerte der Einzelabschnitte von Trasse 1 (längengewichtet):

Erfüllung Standard:	1,4
Konflikte:	3,3
Eingriffe privat:	2,3
Schutzgebiete:	1,0
Zusätzliche Versiegelung:	2,0
Kosten (ohne KP)	1,8

Anteil max. RSV-Standard: 87%

Versiegelung [m²]: 24.200

Trassenkosten (ohne KP): 5,7 Mio. €



Länge Teilbereich [m]: 14.682
Idealisierte Reisezeit [Min]: 35

Kennwerte der Teilbereichs-Trasse:

Kurzbeschreibung: Mittlerer Verlauf

Trasse verläuft überwiegend entlang der B3 vom Weinheimer Hbf nach Heidelberg. Führung durch teilweise sehr schmale Ortsdurchfahrten.

Länge Trasse [m]: 14.947
 Umwegfaktor: 1,02
 Knotenp. mit Wartezeit: 28
 Trassen-Reisezeit [Min]: 46
 Verlustzeit [Min]: 11

Erschließungswirkung der Trasse

Wohnen [km²]: 14,94
 Gewerbe (Industrie) [km²]: 1,54
 Sonder [km²]: 0,11
Summe [km²]: 16,59

Schulen [Anzahl]: 20
 Bahnhaltdepunkte [Anzahl]: 27
 Bushalttestellen [Anzahl]: 126

Weitere Anmerkungen

Gute Erschließungswirkung. Sehr viele Knotenpunkte, an denen auch voraussichtlich auch zukünftig Wartepflicht für Radverkehr gelten wird.

Für den Teilbereich wird ein vierter Trassenverlauf als Vorzugslösung für die Gesamttrasse entwickelt

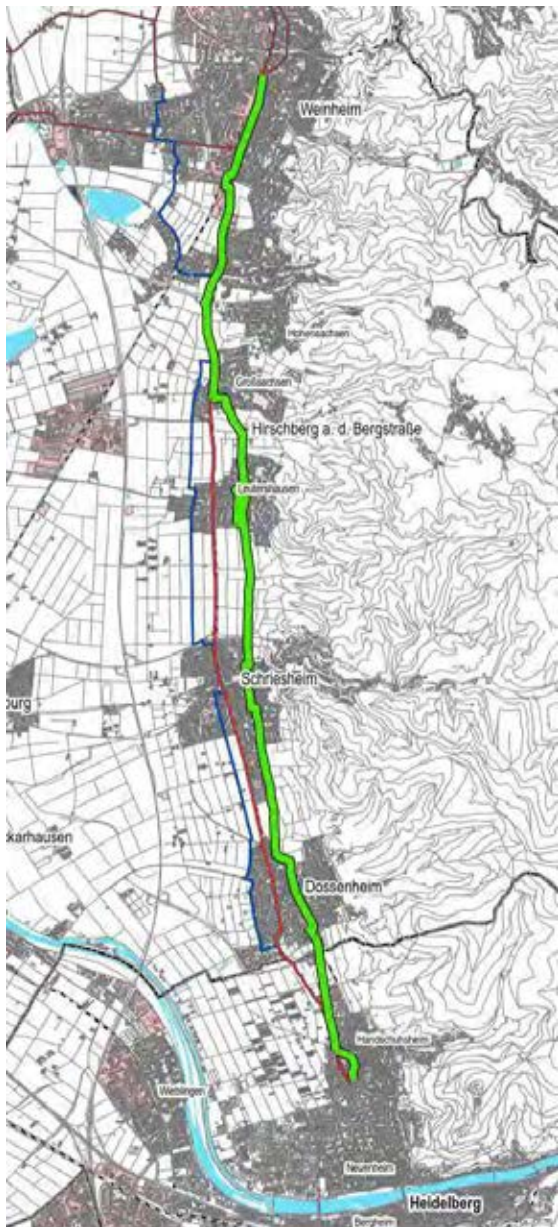
Durchschnittswerte der Einzelabschnitte von Trasse 2 (längengewichtet):

Erfüllung Standard:	2,1
Konflikte:	3,4
Eingriffe privat:	1,1
Schutzgebiete:	1,0
Zusätzliche Versiegelung:	2,3
Kosten (ohne KP)	2,2

Anteil max. RSV-Standard: 59%

Versiegelung [m²]: 24.200

Trassenkosten (ohne KP): 5,8 Mio. €



Länge Teilbereich [m]: 14.682
Idealisierte Reisezeit [Min]: 35

Kennwerte der Teilbereichs-Trasse:

Kurzbeschreibung: Östlicher Verlauf

Ab Weinheimer Hbf Verlauf entlang der B3. Südlich von Großsachsen verläuft die Trasse überwiegend auf dem Bergstraßen-Radweg. Ankunft in Heidelberg auf der Zeppelinstraße.

Länge Trasse [m]: 15.959
 Umwegfaktor: 1,09
 Knotenp. mit Wartezeit: 16
 Trassen-Reisezeit [Min]: 45
 Verlustzeit [Min]: 10

Erschließungswirkung der Trasse

Wohnen [km²]: 15,19
 Gewerbe (Industrie) [km²]: 1,53
 Sonder [km²]: 0,11
Summe [km²]: 16,83

Schulen [Anzahl]: 21
 Bahnhaltdepunkte [Anzahl]: 26
 Bushaltestellen [Anzahl]: 128

Weitere Anmerkungen

Kostengünstigste Variante mit höchster Erschließungswirkung.

Die niedrigen Kosten beruhen nicht zuletzt darauf, dass in vielen Bereichen keine Umgestaltung möglich und daher der RSV-Standard nicht erreicht werden kann.

Durchschnittswerte der Einzelabschnitte von Trasse 3 (längengewichtet):

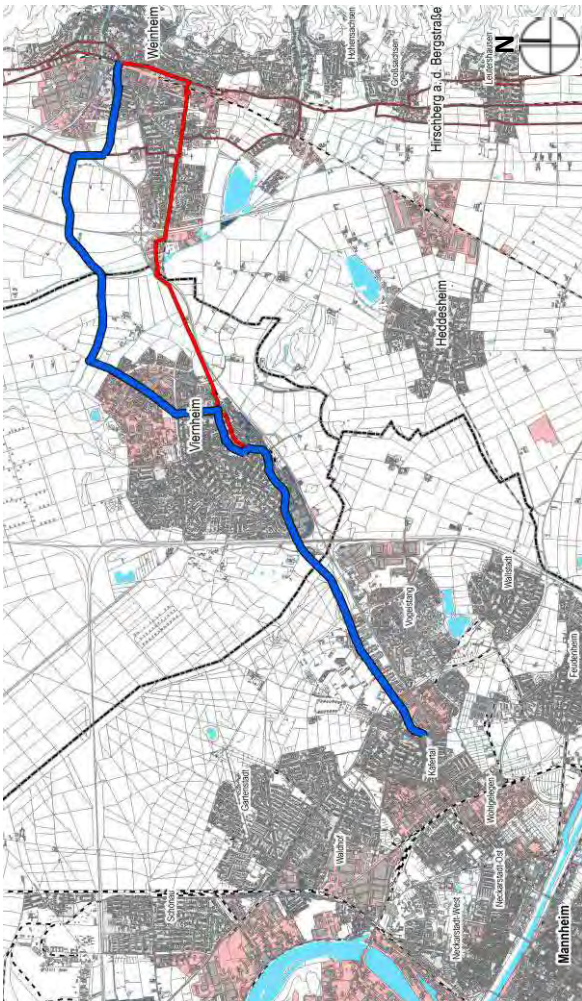
Erfüllung Standard:	1,8
Konflikte:	3,1
Eingriffe privat:	1,3
Schutzgebiete:	1,5
Zusätzliche Versiegelung:	1,8
Kosten (ohne KP)	1,6

Anteil max. RSV-Standard: 67%

Versiegelung [m²]: 16.500

Trassenkosten (ohne KP): 4,3 Mio. €

Länge Teilbereich [m]: 12.800
 Idealisierte Reisezeit [Min]: 31



Kennwerte der Teilbereichs-Trasse:

Kurzbeschreibung: Nördlicher Verlauf

Ab Weinheim Hbf verläuft die Trasse nach Westen. Nach Viernheim gelangt man über den Brunnenweg und die Wiesenstr. Danach führt sie entlang der K4 und Birkenauer Str. zum RNV-Bahnhof MA-Käfertal.

Länge Trasse [m]:	14.442
Umfangfaktor	1,12
Knotenp. mit Wartezeit	14
Trassen-Reisezeit [Min]:	40
Verlustzeit [Min]:	9

Erschließungswirkung der Trasse

Wohnen [km ²]:	8,1
Gewerbe (Industrie) [km ²]:	3,41
Sonder [km ²]:	0,52
Summe [km²]	12,03

Schulen [Anzahl]:	18
Bahnhaltdepunkte [Anzahl]	19
Bushaltestellen [Anzahl]	163

Weitere Anmerkungen

Trasse ist 1 km länger, die zusätzlich zu versiegelnde Fläche ist geringer als bei Variante 2.

Auf 70% der Länge kann der RSV-Standard erreicht werden.

Anteil max. RSV-Standard: 70%

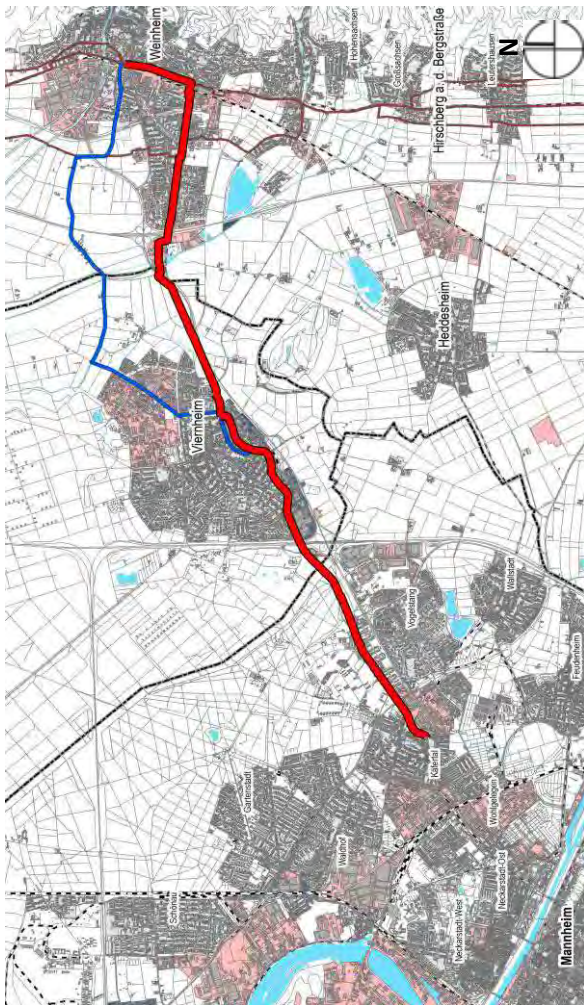
Versiegelung [m²]: 9.200

Trassenkosten (ohne KP): 7,1 Mio. €

Durchschnittswerte der Einzelabschnitte von Trasse 1 (längengewichtet):

Erfüllung Standard:	1,9
Konflikte:	3,4
Eingriffe privat:	1,5
Schutzgebiete:	1,3
Zusätzliche Versiegelung:	1,5
Kosten (ohne KP)	1,9

Länge Teilbereich [m]: 12.800
Idealisierte Reisezeit [Min]: 31



Kennwerte der Teilbereichs-Trasse:

Kurzbeschreibung: Südlicher Verlauf

Führung durch Weinheim über Breslauer und Blumenstr. Anschließend entlang der OEG nach Viernheim. Ab Mannheimer Str. (Viernheim) identischer Verlauf wie Trassenvariante 1.

Länge Trasse [m]:	13.441
Umfangfaktor	1,05
Knotenp. mit Wartezeit	12
Trassen-Reisezeit [Min]:	37
Verlustzeit [Min]:	6

Erschließungswirkung der Trasse

Wohnen [km ²]:	9,41
Gewerbe (Industrie) [km ²]:	2,69
Sonder [km ²]:	0,52
Summe [km²]	12,62

Schulen [Anzahl]:	20
Bahnhaltestellen [Anzahl]:	22
Bushaltestellen [Anzahl]:	166

Weitere Anmerkungen

Deutlich kürzer als Variante 1, mit höherer Erschließungswirkung.

Die Gesamtkosten für diesen Abschnitt sind geringer als bei Variante 1.

Auf 70% der Länge kann der RSV-Standard erreicht werden. Entsprechende

Durchschnittswerte der Einzelabschnitte von Trasse 2 (längengewichtet):

Erfüllung Standard:	2,0
Konflikte:	3,5
Eingriffe privat:	1,6
Schutzgebiete:	1,4
Zusätzliche Versiegelung:	1,8
Kosten (ohne KP)	2,2

Anteil max. RSV-Standard: 70%

Versiegelung [m²]: 13.300

Trassenkosten (ohne KP): 7,1 Mio. €